



ЖИЗНЬ ПОСВЯТИВШИЙ МОСТАМ

Есть поговорка: каждый человек — творец своей судьбы. И это действительно так. Наш первый осознанный выбор мы делаем в юности, когда выбираем профессию, спутника жизни, друзей, а потом, шаг за шагом, через годы и расстояния, следуем каждый своим путем. Кто-то в поиске легких дорог сворачивает с выбранного маршрута, петляет по жизни, меняет ориентиры, а кто-то до конца дней верен себе и своему выбору. Именно таким человеком является Лев Борисович Шапиро, мостовик, проектировщик, Инженер с большой буквы, посвятивший любимому делу более полувека. В марте Лев Борисович отмечает свое восьмидесятилетие.

Родился Лев Шапиро в 1935 году, детство его пришлось на трудное для страны время — сталинские репрессии, война, послевоенная разруха. Но, наверное, это и закалило характер юноши.

После окончания Великой Отечественной войны нужно было поднимать народное хозяйство, прежде всего восстанавливать города, строить дороги, возводить переправы. Одной из самых востребованных стала тогда профессия строителя, что и определило выбор молодого Льва. В 1952 году он поступает в Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта (ныне — ПГУПС) на факультет «Мосты и тоннели», который с успехом заканчивает в 1957 году. С этого времени вся его жизнь связана с мостами.

Трудовая деятельность Льва Шапиро началась с должности строительного мастера в Мостоотряде №449 Мостостроя №6. Именно там он постигал азы профессии мостовика. За годы, которые Шапиро посвятил производству, он научился «чувствовать» мосты, овладел технологиями строительства, постиг все нюансы строительного процесса.

Накопленный за десятилетие практический опыт молодой инженер решает применить на новом поприще и переходит в 1966 г. на работу в проектную группу Мостостроя №6,



преобразованную в 1968 г. в Ленинградский отдел Специального конструкторского бюро Главмостостроя, а затем в ЗАО «Институт Гипростроймост Санкт-Петербург», где трудится сначала в должности ведущего, а с 1969 года в должности главного конструктора проекта. Вся дальнейшая трудовая жизнь Шапиро проходит в стенах двух ведущих петербургских проектных институтов, где под его руководством разрабатываются сложные проекты многочисленных мостовых сооружений. 40 лет его жизни связаны с ЗАО «Институт Гипростроймост Санкт-Петербург», а с

2006 года он переходит на работу в ЗАО «Институт «Стройпроект», где и трудится в настоящее время. В его ведении — все ключевые объекты инженерной группы. Как главный специалист института он осуществляет технический контроль над разработанной проектной документацией в разделах «Технология строительства» и «СВСУ». На сегодняшний день он работает по проектам мостовых сооружений на Центральном участке Западного скоростного диаметра в Петербурге, в составе Скоростной платной автомобильной дороги Москва — Санкт-Петербург,



на Ворошиловском мосту в Ростове-на-Дону.

Возраст мостовику Шапиро — не помеха. Он по-прежнему полон сил и энергии, творческих планов...

Лев Борисович — непревзойденный профессионал своего дела. В частности, ему нет равных в разработке технологии строительства мостовых сооружений методом установки пролетных строений на плаву. Всего с его участием запроектирована технология сооружения более двух сотен мостов, путепроводов и СВСиУ. Все свои объекты он помнит и любит, как собственных детей. Кстати, любовь к профессии он сумел передать и одному из троих своих сыновей, который пошел по его стопам и сегодня занимает руководящую должность в ЗАО «Институт Гипростроймост Санкт-Петербург».

Работу Льва Шапиро всегда отличали творческий подход, продуманность идеи, глубина замыслов. Коллектив любит и уважает Льва Борисовича не только как профессионала высочайшего уровня, но и за его человеческие качества: он всегда открыт для общения, с удовольствием делится с молодыми

инженерами накопленным опытом и знаниями. «Когда не знаешь, что и как делать — иди и спроси у Шапиро», — говорят про него коллеги.

Высокие профессиональные качества Льва Борисовича Шапиро были отмечены и государством. За личный вклад в развитие российского мостостроения он награжден медалями «За трудовую доблесть» и «В память 300-летия Петербурга», за многолетний добросовестный труд в 1984 году от имени Президиума Верховного Совета он получил медаль «Ветеран труда». В 2000 году был награжден знаком «Почетный транспортный строитель», в 2004-м — юбилейным знаком отличия «За заслуги в транспортном строительстве» II степени. В 2005 году Указом Президента РФ ему присвоено звание «Заслуженный строитель Российской Федерации». И это далеко не полный перечень наград и поощрений юбиляра.



Коллектив Инженерной группы «Институт «Стройпроект» поздравляет Льва Борисовича с юбилеем и желает ему не останавливаться на достигнутом и не терять надежды, что его самый главный мост еще впереди.

В перечне основных конструкций и сооружений, запроектированных под руководством Л.Б. Шапиро:

■ Технология сооружения двух железнодорожных мостов через р. Пинегу на железной дороге Архангельск — Карпогоры. 1966—1975 гг.

■ Технология сооружения моста им. Советской Армии через р. Великую в г. Пскове. 1968—1971 гг.

■ Технология сооружения автодорожного мостового перехода через р. Северную Двину в Архангельске длиной около 5 км с опорами на железобетонных и металлических сваях-оболочках $d = 1,6$ и $3,0$ м и длиной до 60 м, с установкой на плаву арочных пролетных строений $L = 170$ м и массой 2100 т; с сооружением опор разводного пролета, устройством пилонов, монтажом на плаву разводного пролетного строения пролетом 84 м, монтажом шкивов массой 40 т и машинного помещения массой 120 т с установкой их на пилоны монтажными агрегатами собственной проектировки, монтажом кабельных мостиков длиной 84 м и массой 120 т, 1979—1990 гг.

■ Технология сооружения автодорожного мостового перехода через р. Малая Северная Двина у г. Котласа, 1995 г.

■ Технология сооружения автодорожного мостового перехода через Кольский залив, 1995 г.

■ Технология сооружения многополосной и многоярусной эстакады ММДЦ «Москва-Сити», 1998—2000 гг.

■ Технология сооружения I очереди вантового моста через р. Нева на КАД Санкт-Петербурга, 2001—2004 гг.

■ Технология сооружения арочного пролетного строения $L = 160$ м автодорожного моста через р. Большую Охту на КАД Санкт-Петербурга, 2001—2005 гг.

■ Технология сооружения автодорожного моста через р. Дон у Волгодонска, 2002—2003 гг.

■ Технология сооружения автодорожного моста через р. Иртыш у г. Ханты-Мансийска с перевозкой арок массой до 3700 т на плаву, 2000—2004 гг.

■ Технология сооружения городского моста через р. Даугаву в Риге, 2004—2005 гг. и многие другие.